

# Projet de redéveloppement du site de la gare-hôtel Viger

Présenté à la commission chargée de mener la  
consultation publique

Par : Marc Breton

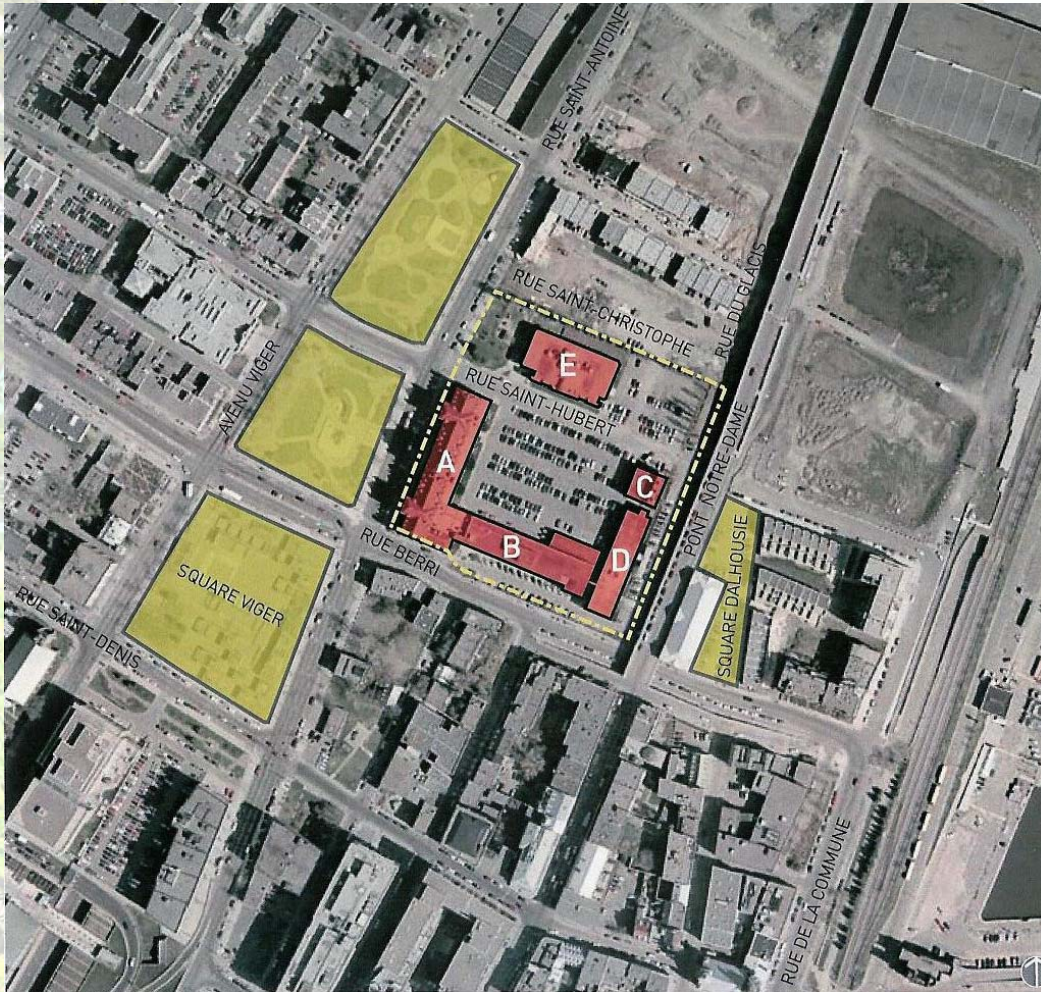
# Contexte

- Vente du site par la Ville de Montréal en mai 2006 à un consortium formé de trois compagnies
- Promoteur :
  - Viger DMC International (société en commandite)
- Planification :
  - Cardinal Hardy-Arcop et Jerde Partnership
- Projet mixte :
  - Hôtelier (20 531 m<sup>2</sup>)
  - Résidentiel (37 217 m<sup>2</sup>)
  - Commercial (24 776 m<sup>2</sup>)
  - Total : 82 524 m<sup>2</sup>
- Investissements :
  - Entre 350 et 400 millions\$

# Vision du promoteur

- Créer une destination urbaine privilégiée ainsi qu'un levier important pour le Vieux-Montréal et pour la ville de Montréal dans son ensemble
- Compléter le réaménagement du Faubourg Québec et retisser les liens avec le Vieux-Montréal
- Mettre en valeur l'ancienne gare-hôtel Viger et redonner à l'édifice sa vocation d'origine

# Localisation



Superficie du  
terrain :  
– 21 800 m<sup>2</sup>

Figure 1  
Localisation du site. Ville de Montréal

# Localisation



Figure 2  
**Photographie aérienne.** Société de développement de Montréal

# Milieu d'insertion



Figure 3  
**CHUM.** Centre hospitalier de l'Université de Montréal



Figure 4  
**Bourg du Vieux-Montréal – Faubourg Québec.** Société de développement de Montréal

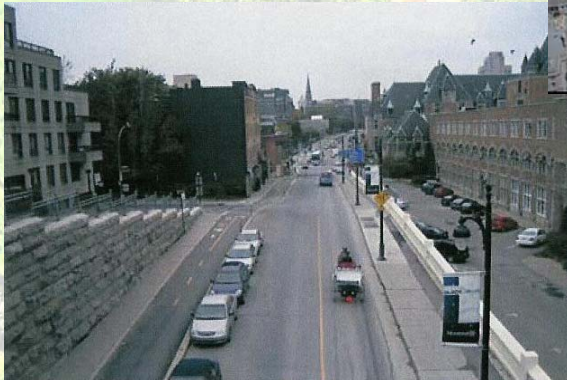


Figure 6  
**Vieux Montréal.** Groupe Cardinal Hardy

Figure 5  
**Le Solano - Faubourg Québec.** Société de développement de Montréal



Figure 7  
**Gare et square Dalhousie.** Société de développement de Montréal

# Milieu d'insertion

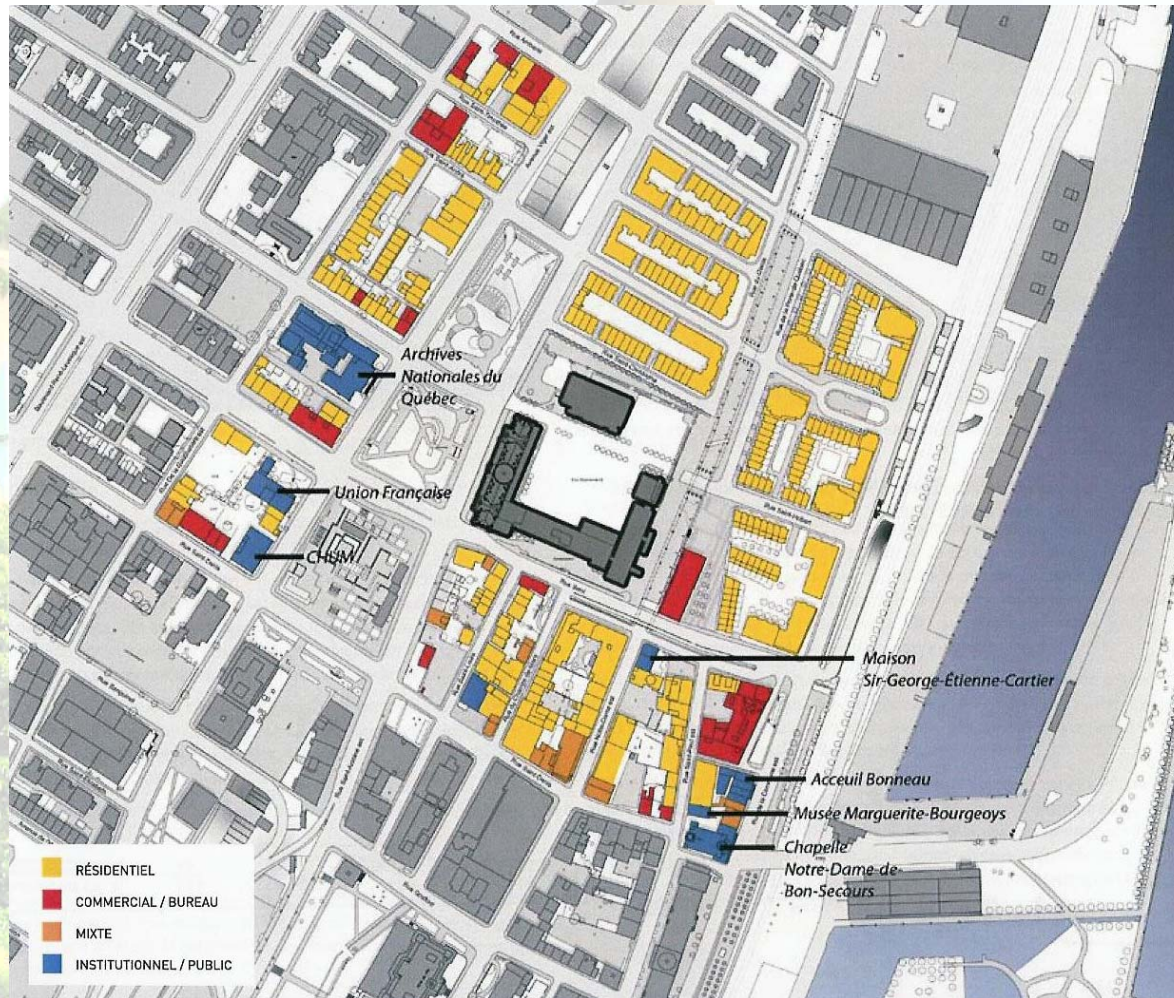


Figure 8  
**Usages.** Groupe Cardinal Hardy

# État actuel des lieux



Figure 9  
**Gare Berri.** Groupe Cardinal Hardy



Figure 11  
**Gare-hôtel Viger.** Groupe Cardinal Hardy



Figure 10  
**Chaufferie.** Groupe Cardinal Hardy



Figure 12  
**Bâtiment administratif.** Groupe Cardinal Hardy



Figure 13  
**Bâtiment temporaire.** Groupe Cardinal Hardy



# Principales composantes du projet

- Îlot ouest :
  - Hôtel « 5 étoiles » de 227 chambres :
    - 50 chambres dans la gare-hôtel Viger
    - 177 chambres dans l'agrandissement projeté
  - 126 logements de type résidence-hôtel
  - Espaces commerciaux sur plusieurs niveaux comprenant des services d'utilité courante
  - Espaces libres accessibles au public
- Îlot est :
  - 163 unités résidentielles allant du condominium à la maison de ville
  - Espaces commerciaux sur deux niveaux
- Ensemble du projet :
  - Stationnement intérieur sur trois niveaux :
    - 1600 espaces pour voitures
    - 250 espaces pour vélos

# Plan d'implantation

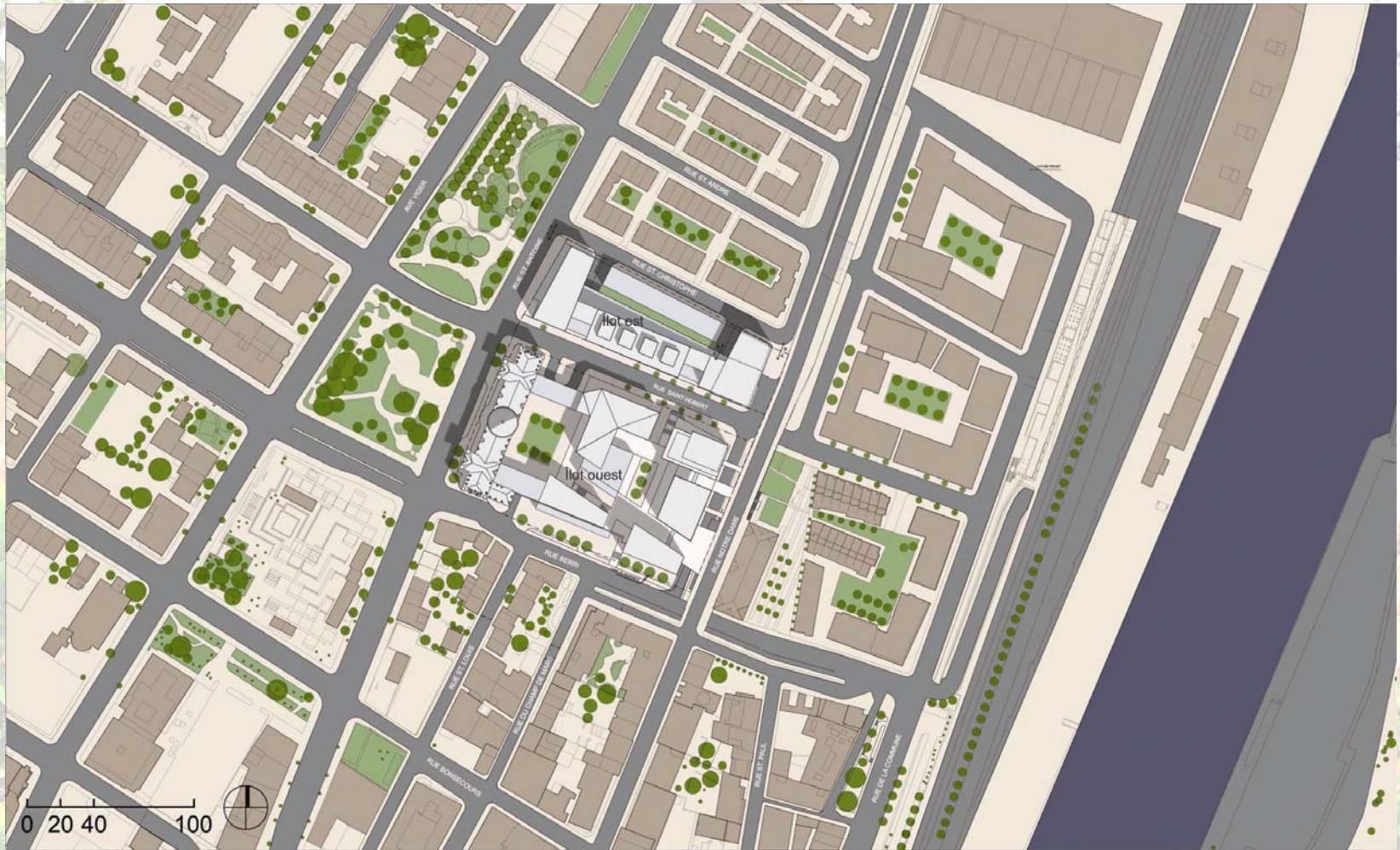


Figure 14  
**Plan d'implantation.** Jerde

# Projet de règlement adopté en vertu de l'article 89 de la Charte

- Îlot ouest :
    - Paragraphe 5 :
      - ... projet dont le site envisagé est situé dans un arrondissement historique ou naturel ou dans un site du patrimoine au sens de la loi
  - Îlot est :
    - Paragraphe 3:
      - ... projet relatif à un établissement résidentiel situé hors du centre des affaires dont la superficie de plancher est supérieure à 25 000 m<sup>2</sup>
- \* Un projet approuvé en vertu du paragraphe 5 est soumis à l'approbation des personnes habiles à voter des zones limitrophes et peut nécessiter la tenue d'un référendum sur la portion visée

# Projet de règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal

- Modifications :
  - Affectation du sol
    - Remplacement de l'affectation « Secteur résidentiel » par l'affectation « Secteur mixte » pour l'îlot est
  - Limites de hauteur
    - Hauteur maximale autorisée pour l'îlot ouest : 44 à 60 mètres
    - Hauteur maximale autorisée pour l'îlot est : 25 à 44 mètres
- \* La densité du projet est conforme à la densité maximale prescrite par le Plan d'urbanisme (3.7 / 6.0)

# Projet de règlement autorisant le redéveloppement du site de la g-h Viger

- Principales dérogations au Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Ville-Marie :
  - Catégorie d'usages commerciaux passe de C.2 à C.4;
  - Hauteur autorisée passe de 30 à 40 mètres, et à 60 mètres sur 8% de l'îlot ouest ;
  - Diverses dispositions relatives aux règles d'alignement ;
  - Diverses dispositions concernant la mixité des usages ;
  - Nombre maximal d'espaces de stationnement de 1600 au lieu de 958

# Études d'impacts

- Étude archéologique
  - Intérêt limité pour le terrain occupé par le stationnement
  - Nécessité de prévoir des fouilles face au bâtiment administratif
- Étude la végétation existante
- Étude d'ensevelissement (à mettre à jour)
  - Impact des ombres portées sur l'intérieur de l'îlot ouest, la rue Saint-Hubert et le viaduc Notre-Dame
- Étude de circulation
  - Impact acceptable sur la circulation en général
  - Préoccupations portant sur les conflits possibles entre les circulations véhiculaire et piétonnière
- Étude d'impact commercial
- Études d'intégration urbaine et visuelle
- Étude morphologique
- Étude d'impact éolien (à mettre à jour)
  - Aucun impact majeur anticipé
- Études de la valeur patrimoniale des bâtiments et de l'environnement urbain de la gare-hôtel Viger
  - Gare-hôtel Viger : valeur patrimoniale exceptionnelle
  - Gare Berri : valeur patrimoniale appréciable

# Avis des instances consultatives

- Avis du CCU (arr. de Ville-Marie)
  - Avis favorable
  - Des modifications devraient être apportées à la volumétrie, à l'architecture, à la circulation, à la disposition des espaces commerciaux et aux espaces libres d'accès public
- Avis du CAU (Ville de Montréal)
  - Avis favorable avec réserves
  - Critique à l'égard du concept architectural retenu
  - Sérieuses réserves p/r à la démolition de la gare Berri
  - Proposition d'une redistribution des volumes
  - Interrogation sur la localisation des voies d'accès à l'aire de stationnement souterrain et les conflits possibles avec les piétons
- Avis du CPM
  - Avis préliminaire défavorable
  - Inconfort à l'égard de la volumétrie trop importante du projet
  - Inquiétude face à l'impact sur la qualité de la visibilité de la gare-hôtel comme point de repère
  - Proposition de la conservation des deux premiers niveaux de la gare Berri et de la chaufferie

# Modifications apportées

- Réduction du programme de développement de 92 900 à 82 524 m<sup>2</sup> ;
- Diminution de la hauteur du volume au carrefour des rues Saint-Antoine et Saint-Christophe ;
- Élimination de la barre localisée au centre de l'îlot ouest ;
- Dégagement de la gare-hôtel et création de deux espaces libres accessibles au public ;
- Clarification des liens piétonniers ;
- Recul des volumes projetés le long de la rue Notre-Dame afin de limiter l'impact sur la gare et le square Dalhousie ;
- Conservation du mur de façade de la gare Berri sur les deux premiers niveaux ;
- Maintien de la rue Saint-Hubert comme voie publique



# Principaux enjeux de développement

Thème	Enjeu	Problématique
<b>Densité et hauteur</b>	Augmentation des hauteurs permises	Vues, ensoleillement et vent
<b>Circulation, accessibilité et stationnement</b>	Gestion des déplacements	Non prise en compte du projet du CHUM
	Accès aux aires de stationnement et de chargement	Conflits véhiculaires et piétonniers
	Nombre d'espaces de stationnement intérieurs	Contradiction avec les notions de développement durable
<b>Offre commerciale</b>	Superficie commerciale	Impact sur les commerces existants et rentabilisation
<b>Typologie résidentielle</b>	Absence de logements sociaux	Besoins importants en logement social

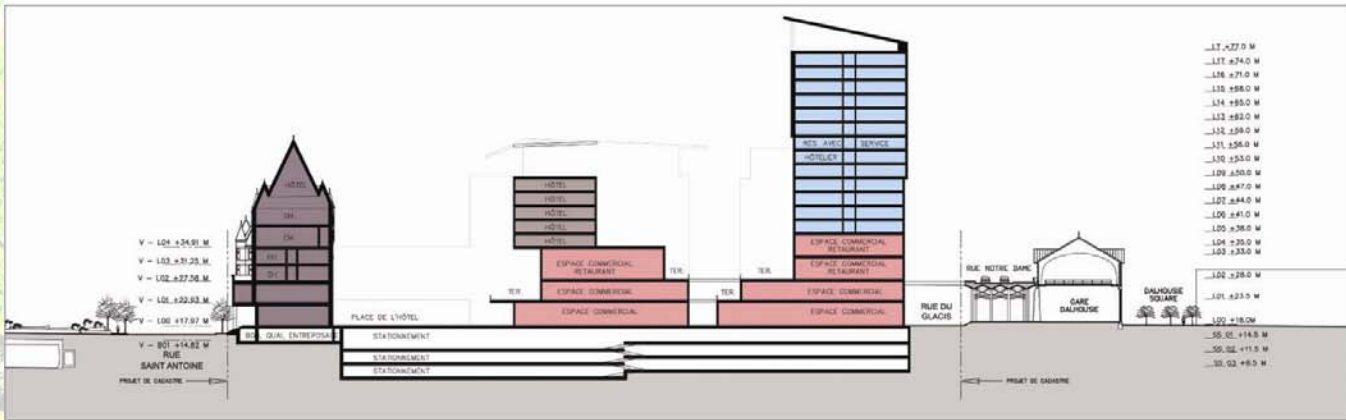
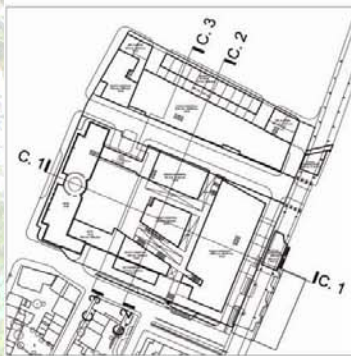
# Autres enjeux de développement

Thème	Enjeu	Problématique
<b>Affectation du sol et usages</b>	Vocation commerciale permise	Tranquillité du voisinage
<b>Espaces libres</b>	Accessibilité	Accès restreint pour les résidents du voisinage
<b>Patrimoine</b>	Démolition et conservation	Démolition de la chaufferie
	Archéologie	Potentiel archéologique
<b>Architecture</b>	Traitement architectural et matériaux de revêtement	Possibilité d'inclure des critères LEED
<b>Délai de réalisation</b>	Échéancier et durée des travaux	Nuisances pour le voisinage

# Densité et hauteur

- Enjeu :
  - Augmentation des hauteurs pouvant aller jusqu'à 60 m sur 8% de la superficie de l'îlot ouest ;
  - Augmentation des hauteurs pouvant aller jusqu'à 40 m sur 15% de la superficie de l'îlot est (côté ouest)
- Justification :
  - Rentabilité?
- Problématique :
  - Impact des surhauteurs sur les résidences situées à proximité et la gare et le square Dalhousie par rapport aux vues, à l'ensoleillement et au vent ;
  - Prédominance de la gare-hôtel Viger

# Densité et hauteur



## ESPACE COMMERCIAL

- ESPACE COMMERCIAL
- ESPACE COMMERCIAL/ COMMUNAUTAIRE

## HÔTEL

- HÔTEL - BÂTIMENT EXISTANT
- HÔTEL - NOUVELLE CONSTRUCTION

## RÉSIDENTIEL

- TOUR RÉSIDENTIELLE
- RÉSIDENTIEL AVEC SERVICE HÔTELIER
- LOFTS
- MAISONS DE VILLE

## ESPACE PUBLIC

- PLACE/ CIRCULATION EXTERIEURE

## TERRASSES

- TERRASSES PRIVÉES
- TERRASSES TRANSFORMABLES INTÉRIEURES/ EXTERIEURES

Figure 15  
Coupe. Jerde

# Circulation, accessibilité et stationnement

- Enjeu (circulation) :
  - Gestion des déplacements autour du site
- Justification :
  - Le site est très bien desservi par les infrastructures routières, le réseau cyclable et le transport en commun
- Problématique :
  - Prise en compte du projet du CHUM

# Circulation, accessibilité et stationnement

- Enjeu (accessibilité) :
  - Accès aux aires de stationnement et de chargement situés sur la rue Saint-Antoine, Berri et du Glacis
- Justification :
  - Limiter le trafic sur les rues du Faubourg Québec
- Problématique :
  - Rue du Glacis : accessibilité pour la zone de livraison en raison de l'exiguïté de la rue et dangerosité des manœuvres véhiculaires à cause de la limitation visuelle causée par la proximité du viaduc Berri ;
  - Rue Saint-Antoine : dangerosité de l'accès au stationnement vu la trop grande proximité du carrefour Saint-Christophe, le caractère d'artère principale de la rue Saint-Antoine, la vitesse des déplacements et la façade sur le square Viger
  - Rue Berri : conflits avec la circulation piétonnière

# Circulation, accessibilité et stationnement

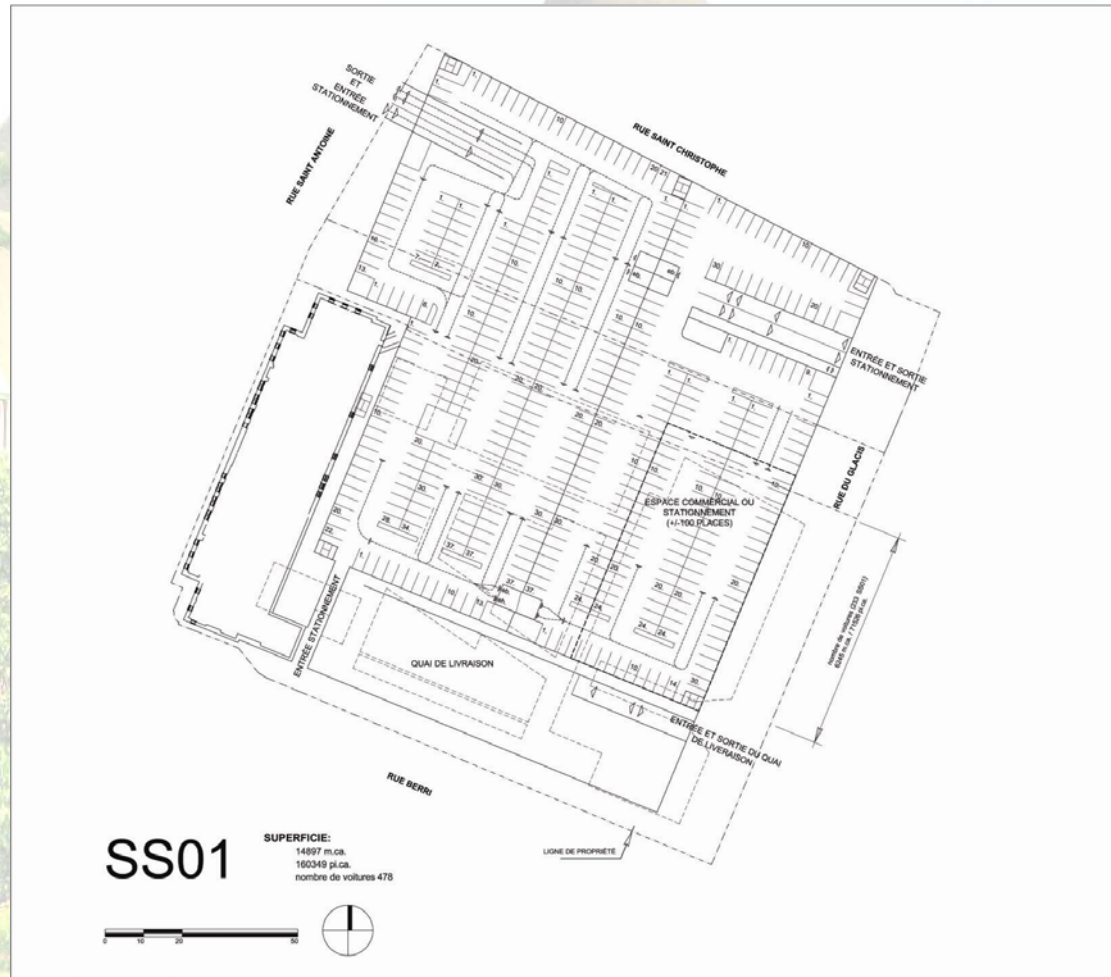


Figure 16  
Plan du 1er sous-sol. Jerde

# Circulation, accessibilité et stationnement

- Enjeu (stationnement) :
  - Aménagement de 1600 espaces de stationnement intérieurs (le Règlement d'urbanisme en permet actuellement entre 300 et 958)
- Justification :
  - Le stationnement intérieur correspond à la stratégie d'implantation de grands stationnements en périphérie du centre-ville et en particulier du Vieux-Montréal ;
  - Le stationnement desservirait le projet, offrirait un stationnement public aux touristes et pourrait répondre aux besoins en stationnement des résidents du quartier voisin à des plages horaires définies
- Problématique :
  - La proposition irait à l'encontre des orientations du Plan d'urbanisme, du Plan de transport et du Premier plan de développement durable de la collectivité montréalaise, lesquels visent à favoriser les déplacements en transport collectif ou actif et à réduire la place de l'automobile



# Offre commerciale

- Enjeu :
  - Superficie commerciale proposée de 24 776 m<sup>2</sup> sur plusieurs étages
- Justification :
  - Le faubourg Québec est plutôt mal desservi en commerces de biens de première nécessité en raison de la barrière que forme l'autoroute Ville-Marie
- Problématique :
  - Impact sur l'activité commerciale des secteurs environnants, en particulier celle du Vieux-Montréal et de la rue Sainte-Catherine
  - Difficulté de rentabiliser les espaces commerciaux aux étages

# Typologie résidentielle

- Enjeu :
  - Aucun logement social
- Justification :
  - La Ville de Montréal n'a pas exigé une telle chose du promoteur lors de la vente de l'immeuble et ne peut le faire à travers la Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels, car il s'agit d'une politique et non d'un règlement ;
  - La typologie résidentielle reste à être déterminée et il pourrait y avoir du logement abordable sur l'îlot est, mais le logement social ne cadre pas avec la vision du promoteur qui est celle de créer une destination urbaine
- Problématique :
  - Besoins élevés en logements sociaux dans les secteurs centraux de l'île de Montréal

# Autres enjeux

- Affectation du sol et usages
  - La vocation commerciale pourrait nuire à la tranquillité des résidents du secteur
- Espaces libres :
  - Accessibilité pour les résidents du voisinage
- Patrimoine (démolition / conservation - archéologie) :
  - La démolition de la chaufferie
  - Certaines portions du site pourraient receler des vestiges archéologiques
- Architecture (traitement architectural et matériaux de revêtement) :
  - La possibilité d'inclure des critères LEED
- Délai de réalisation (échancier et durée des travaux) :
  - Les nuisances occasionnées par les travaux de construction